

①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ Patentschrift
⑩ DE 196 28 918 C 1

⑤1 Int. Cl.⁸:
G 01 R 29/08
B 64 D 45/00
G 06 F 11/30

②1 Aktenzeichen: 196 28 918.1-35
②2 Anmeldetag: 18. 7. 96
④3 Offenlegungstag: —
④5 Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 31. 7. 97

im Gbft
Einspruch 29.10.97
Einspruchsverfahren läuft

Arbeitsexemplar
für
Einspruchsverfahren

DE 19628918 C1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦3 Patentinhaber:

Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH, 21129
Hamburg, DE

⑦2 Erfinder:

Weiler, Werner, Ing.(grad.), Colomiers, FR;
Krumbholz, Michael, Dipl.-Ing., 25358 Horst, DE;
Hildebrandt, Fred, Dipl.-Ing., 21244 Buchholz, DE

⑤6 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:

DE 33 44 798 C2
DE 43 29 130 A1
US 53 00 879
US 36 14 600

⑤4 Anordnung zum Erkennen einer hochfrequenten Störstrahlung

⑤7 Bei einer Anordnung zum Erkennen einer hochfrequenten Störstrahlung an Bord eines Flugzeuges, insbesondere eines Passagierflugzeuges mit mindestens zwei Empfangseinheiten und einer Überwachungseinheit zur Auswertung der Meßergebnisse, besteht die Erfindung darin, daß die Empfangseinheiten jeweils mindestens eine Antenne aufweisen und die Überwachungseinheit einen Störungsrechner umfaßt, wobei die Überwachungseinheit mit den Empfangseinheiten über eine Verbindung zur Übertragung digitaler Signale zusammenwirken und der Störungsrechner mit mindestens einer Anzeigeeinheit verbunden ist. Hierbei ist insbesondere vorteilhaft, daß Störstrahlungsquellen, die eine innerhalb eines sensiblen Frequenzbandes liegende Strahlung abgeben, vor, während und nach dem Flug sofort bei ihrer Inbetriebnahme feststellbar sind, so daß Maßnahmen zu ihrer Abschaltung ergriffen werden können und daß die wesentlichen Funktionen der Anordnung ohne zusätzliche Belastung des an Bord tätigen Personals ablaufen.

Wozu existieren noch

CA 2210908

CN 1172262

EP 0819946

JP 10073624

SG 55347

DE 19628918 C1

Die Erfindung bezieht sich auf eine Anordnung zum Erkennen einer hochfrequenten Störstrahlung an Bord eines Flugzeuges, insbesondere eines Passagierflugzeuges, nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Eine derartige Anordnung wird aus der DE 33 44 798 C2 als bekannt vorausgesetzt, wobei dort allerdings eine Strahlung außerhalb des Flugzeuges erfaßt wird. Die bordeigenen elektronischen Systeme wie Funk- und Steuersysteme basieren zunehmend auf komplexen elektronischen Verfahren. Es ist daher erforderlich, Störstrahlungen, die möglicherweise die Funktion bordeigener Systeme beeinträchtigen könnten, rechtzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Derartige Störstrahlungen gehen in erster Linie von tragbaren elektronischen Geräten aus, die von den Passagieren auch an Bord eines Flugzeuges benutzt werden. Hierzu zählen elektronische Spiele, CD-Spieler sowie tragbare Computer und Telefone.

Demgemäß liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine gattungsgemäße Anordnung derart auszubilden, daß damit die Frequenzbänder auf solche Störstrahlungen überwacht werden, die die einschlägigen Flugzeugsysteme beeinflussen und die betreffenden Störstrahlungsquellen aufgrund der von der Anordnung empfangenen Störsignale lokalisierbar sind.

Diese Aufgabe wird bei einer gattungsgemäßen Anordnung durch die kennzeichnenden Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst.

Dabei ist insbesondere von Vorteil, daß Störstrahlungsquellen, die eine innerhalb eines sensiblen Frequenzbandes liegende Strahlung abgeben, vor, während und nach dem Flug sofort bei ihrer Inbetriebnahme feststellbar sind, so daß Maßnahmen zu ihrer Abschaltung ergriffen werden können und daß die wesentlichen Funktionen der Anordnung ohne zusätzliche Belastung des an Bord tätigen Personals ablaufen.

Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen angegeben.

Die Erfindung ist anhand der Zeichnung dargestellt und nachfolgend näher erläutert. Es zeigen

Fig. 1 einen Flugzeugrumpf mit einer Passagierkabine,

Fig. 2 eine Teilansicht der Kabine nach Fig. 1 im Grundriß,

Fig. 3 die Kabine nach Fig. 1 im Querschnitt,

Fig. 4 ein Blockschaltbild der Anordnung mit einer zentralen Überwachungseinheit und mehreren Empfangseinheiten und

Fig. 5 die interne Schaltung der Überwachungseinheit und der Empfangseinheit.

Fig. 1 zeigt schematisch einen Flugzeugrumpf 1 mit einer Passagierkabine 2. Dabei sind im oberen Bereich der Kabine in deren Längsrichtung mehrere Empfangseinheiten 3 verteilt angeordnet, die über eine Verbindung zur Übertragung digitaler Signale mit einer zentralen Überwachungseinheit 5 in Verbindung zusammenwirken. In der gezeigten Ausgestaltung ist die Verbindung durch einen Datenbus 4 realisiert. Fig. 2 zeigt eine Teilansicht der Kabine nach Fig. 1 im Grundriß mit Passagiersitzen 6 und weiteren Kabineneinbauten 7 und 8. Die Empfangseinheiten 3 sind senkrecht oberhalb der Rumpfachse 9 angeordnet. Jede der gezeigten Empfangseinheiten 3 hat die Fähigkeit, mindestens die Frequenz und die Feldstärke einer Störstrahlung zu messen. Die Weiterleitung der jeweils ermittelten Meßwerte an die zentrale Überwachungseinheit 5 erfolgt über

den Datenbus 4.

Fig. 3 zeigt einen Querschnitt durch die Kabine 2 nach Fig. 1 mit den Passagiersitzen 6 und einer Empfangseinheit 3. Ein Kabinenhimmel 10 bildet die obere Verkleidung der Kabine. Aus optischen Gründen sind die Empfangseinheiten 3 oberhalb des Himmels 9 angeordnet. Aufgrund des Materials, aus dem der Himmel besteht, nämlich aus Kunststoff, wird die Funktion der Empfangseinheiten durch den Himmel in keiner Weise beeinträchtigt.

Fig. 4 zeigt ein Blockschaltbild der Anordnung mit der zentralen Überwachungseinheit 5 und mehreren hieran über den Datenbus 4 angeschlossenen Empfangseinheiten 3a bis 3n. Weiterhin sind an die Überwachungseinheit 5 eine cockpitseitige Anzeigeeinheit 12 über eine Datenleitung 11 und eine kabinenseitige Anzeigeeinheit 14 über eine Datenleitung 13 angeschlossen. Innerhalb der Überwachungseinheit 5 ist ein Abbild der Sitzanordnung abgespeichert. Außerdem sind hier die Positionen der einzelnen Empfangseinheiten 3a bis 3n abgespeichert. Ein mit 6n bezeichneter Passagiersitz ist schematisch dargestellt, wobei eine den Sitz benutzende hier nicht gezeigte Person einen transportablen Rechner 15 benutzt, der über eine Zuleitung 16 aus dem elektrischen Bordnetz des Flugzeuges mit Energie versorgt wird. Die Empfangseinheiten 3a bis 3n können jede in einem sensiblen Frequenzbereich liegende Störstrahlung aufnehmen und leiten ein entsprechendes Signal an die Überwachungseinheit 5 weiter. Jedes derartige Signal enthält eine Kennung der Empfangseinheit, von der das Signal stammt sowie Informationen über Frequenz und örtliche Feldstärke der aufgenommenen Störstrahlung. Aus diesen Daten ermittelt die Überwachungseinheit 5 mit hinreichender Genauigkeit, wo sich das Zentrum eines Störstrahlungsfeldes befindet. So kann von der Überwachungseinheit 5 als Bereich, in dem sich die Störstrahlungsquelle befindet, beispielsweise die Reihe mit dem Sitz 6n ermittelt werden. Die Überwachungseinheit 5 leitet sodann ein entsprechendes Videosignal über die Datenleitungen 11 und 13 an die cockpitseitige Anzeigeeinheit 12 und die kabinenseitige Anzeigeeinheit 14 weiter. Hier ertönt ein akustisches Warnsignal, das anzeigt, daß eine Information über eine Störstrahlung abrufbereit in der Anzeigeeinheit vorliegt. Diese Information kann nun durch das Bordpersonal anhand einer Bedienungsmaßnahme, beispielsweise Betätigung eines Schalters, abgerufen werden. Daraufhin erscheint auf dem betreffenden Anzeigefeld ein Abbild der Sitzanordnung mit einer Einblendung der Sitzreihennummerierung, worin die Sitzreihe, in der sich der Sitz 6n befindet, deutlich markiert ist. Aufgrund der angezeigten Information kann der Benutzer des transportablen Rechners gezielt ermittelt und aufgefordert werden, sein Gerät abzuschalten.

Fig. 5 zeigt die innerhalb der Anordnung vorhandenen Daten- und Informationswege anhand der internen Funktionseinheiten der Empfangseinheiten 3 und der Überwachungseinheit 5. Die Empfangseinheit 3 umfaßt eine Antenne 17, einen Frequenz-Scanner 18, einen Bus-Sender 19 und einen Bus-Empfänger 20. Je nach Gesamtbreite des zu überwachenden Frequenzbereiches sind gegebenenfalls mehrere auf die einzelnen Teilbereiche abgestimmte Antennen vorgesehen. Das von der Antenne 17 aufgenommene Signal wird dem Frequenz-Scanner 18 zugeführt, der aufgrund einer entsprechenden Vorgabe prüft, ob die Feldstärke einer empfangenen Störstrahlung einen vorgegebenen Schwellenwert übersteigt und innerhalb eines sensiblen Frequenzbereiches

ches liegt. Ist dies der Fall, so leitet der Frequenz-Scanner 18 ein entsprechendes Signal an den Bus-Sender 19 weiter, der seinerseits ein Signal über den Datenbus 4 an die Überwachungseinheit 5 absendet. Dieses Signal enthält eine Kennung der Empfangseinheit 3 sowie Informationen über Frequenz und Feldstärke der Störstrahlung. Der ebenfalls an den Datenbus 4 angeschlossene Bus-Empfänger 20 empfängt von der Überwachungseinheit 5 ausgehende Befehle in Form von Vorgaben an den Frequenz-Scanner 18 bezüglich der besagten Schwellenwerte, der Auswahl von Frequenzbereichen sowie gegebenenfalls Anweisungen hinsichtlich der anzuwendenden Scan-Auflösung.

Die Überwachungseinheit 5 umfaßt eine Level-Matrix 21, einen Störungsrechner 22, eine Scan-Steuereinheit 23 und eine Scan-Eingabeeinheit 24. Die Level-Matrix 21 stellt praktisch eine Datenbank dar und enthält Daten über die den einzelnen Frequenzbereichen zugeordneten Schwellenwerte sowie über die Frequenzbänder, in denen die einzelnen Frequenzbereiche abzutasten sind. Außerdem sind hier Bedingungen abgespeichert, unter denen die besagten Schwellenwerte verändert werden können. So ist es beispielsweise denkbar, daß Schwellenwerte während des Starts und im Landeanflug relativ niedrig und im Reiseflug dann höher angesetzt werden. Die Scan-Eingabeeinheit 24 bereitet die von der Empfangseinheit 3 gelieferten Informationen auf und hält diese zur Eingabe in den Störungsrechner 22 bereit. Dieser vergleicht die Informationen mit den von der Level-Matrix 21 gelieferten und erstellt hieraus Ergebnissignale, die über die betreffenden Datenleitungen 11, 13 an die cockpitseitige Anzeigeeinheit 12 und die kabinenseitige Anzeigeeinheit 14 weitergeleitet werden. Hier führen die Signale zu den in Verbindung mit Fig. 4 beschriebenen Wirkungen.

Die Anordnung arbeitet vollautomatisch, so daß an Bord befindliche Störstrahlungsquellen ohne Zutun des Begleitpersonals festgestellt und lokalisiert werden. Die einzigen vom Bordpersonal auszuführenden Aktivitäten bestehen lediglich in der Beachtung und ordnungsgemäßen Umsetzung der von der Anordnung gelieferten Warnsignale.

Die abgespeicherten Schwellenwerte stellen entsprechende Zulässigkeitsgrenzen dar. Hierdurch wird erreicht, daß unterhalb dieser Grenzen liegende Störstrahlungen, also unschädliche Strahlungen nicht berücksichtigt werden.

Eine Ausgestaltung der Erfindung besteht darin, daß der Datenbus 4 fester Bestandteil der Anordnung ist und zusammen mit dieser installiert wird.

Eine andere Ausgestaltung der Erfindung besteht darin, daß die Empfangseinheiten 3 und die Überwachungseinheit 5 so ausgebildet sind, daß sie mit einem bereits vorhandenen Datenbus, beispielsweise gemäß der Norm ARINC 429, problemlos zusammenwirken.

Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, daß der Datenverkehr zwischen den Empfangseinheiten 3 und der Überwachungseinheit 5 drahtlos per Funk abgewickelt wird. Hierzu sind die Empfangseinheiten 3 und die Überwachungseinheit 5 mit entsprechenden Sender/Empfängern versehen. Diese Lösung bietet den Vorteil, daß bei der Installation der Anordnung eine Verlegung von Datenleitungen entfällt.

Eine weitere Ausgestaltung der Erfindung besteht darin, daß die Antenne 17 der Empfangseinheit 3—3n als mittels eines Antriebes um eine annähernd vertikale Achse rotierbare Peilantenne ausgebildet ist. Hierdurch kann durch eine Empfangseinheit 3—3n nicht nur die

Frequenz und die Feldstärke sondern auch die Einfallsrichtung einer Störstrahlung festgestellt werden. Obwohl diese Lösung einen höheren Aufwand mit sich bringt, ist hierbei jedoch von Vorteil, daß man mit weniger Empfangseinheiten 3—3n auskommt und die Position einer Störstrahlungsquelle mit höherer Genauigkeit ermittelt wird.

Patentansprüche

1. Anordnung zum Erkennen einer hochfrequenten Störstrahlung an Bord eines Flugzeuges, insbesondere eines Passagierflugzeuges, mit einer oder mehreren Empfangseinheiten und mit einer mit diesen zusammenwirkenden Überwachungseinheit zur Auswertung der Meßergebnisse, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheiten (3) jeweils mindestens eine Antenne aufweisen, daß die Überwachungseinheit (5) einen Störungsrechner (22) umfaßt, daß die Überwachungseinheit (5) mit den Empfangseinheiten (3) über eine Verbindung zur Übertragung digitaler Signale zusammenwirkt und daß der Störungsrechner (22) mit mindestens einer Anzeigeeinheit (12, 14) verbunden ist.
2. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheit (3) ferner einen Frequenz-Scanner (18), einen Bus-Sender (19) und einen Bus-Empfänger (20) umfaßt.
3. Anordnung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Überwachungseinheit (5) ferner eine Level-Matrix (21), eine Scan-Steuereinheit (23) und eine Scan-Eingabeeinheit (24) umfaßt.
4. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Verbindung zur Übertragung digitaler Signale durch einen Datenbus (4) realisiert ist.
5. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheiten (3) und die Überwachungseinheit (5) so ausgebildet sind, daß sie mit einem bereits vorhandenen Datenbus zusammenwirken.
6. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Datenbus (4) fester Bestandteil der Anordnung ist und zusammen mit dieser installierbar ist.
7. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheiten (3) und die Überwachungseinheit (5) Sender/Empfänger zur drahtlosen Abwicklung des Datenverkehrs aufweisen.
8. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Antenne (17) der Empfangseinheit (3—3n) als mittels eines Antriebes um eine annähernd vertikale Achse rotierbare Peilantenne ausgebildet ist.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

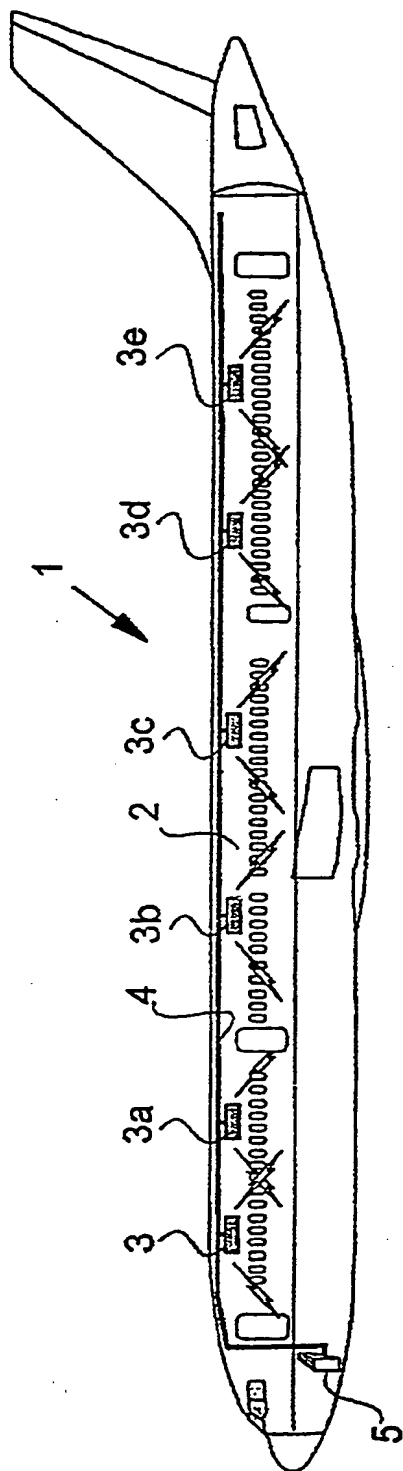


Fig. 1

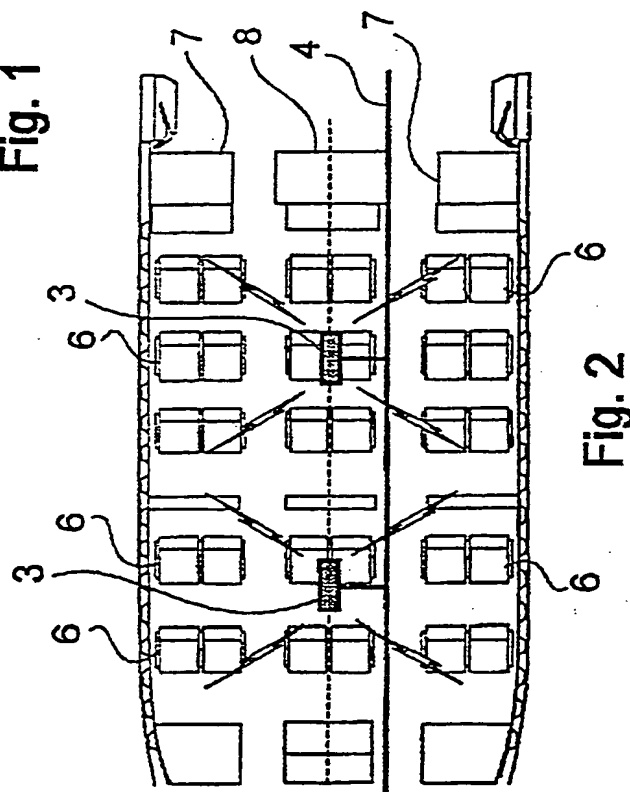


Fig. 2

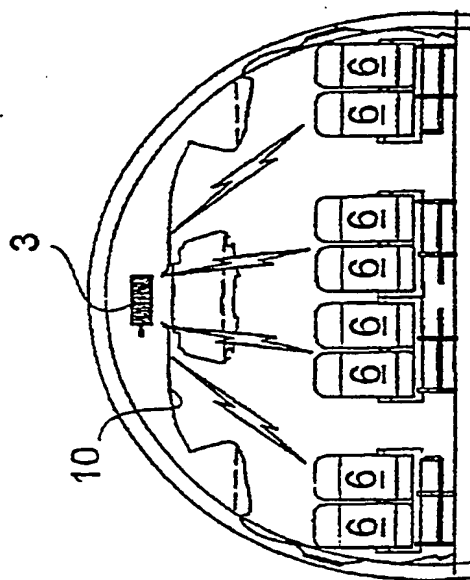


Fig. 3

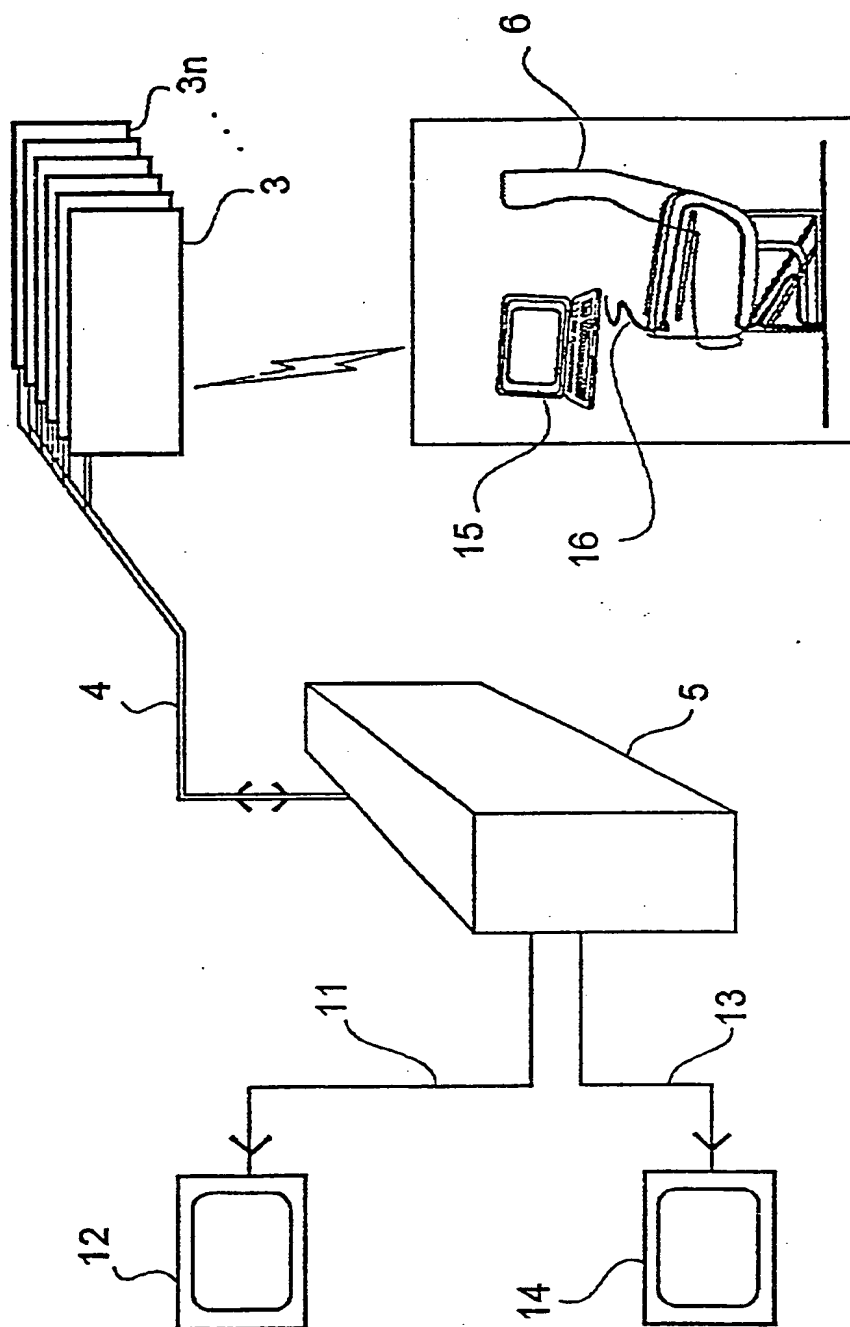


Fig. 4

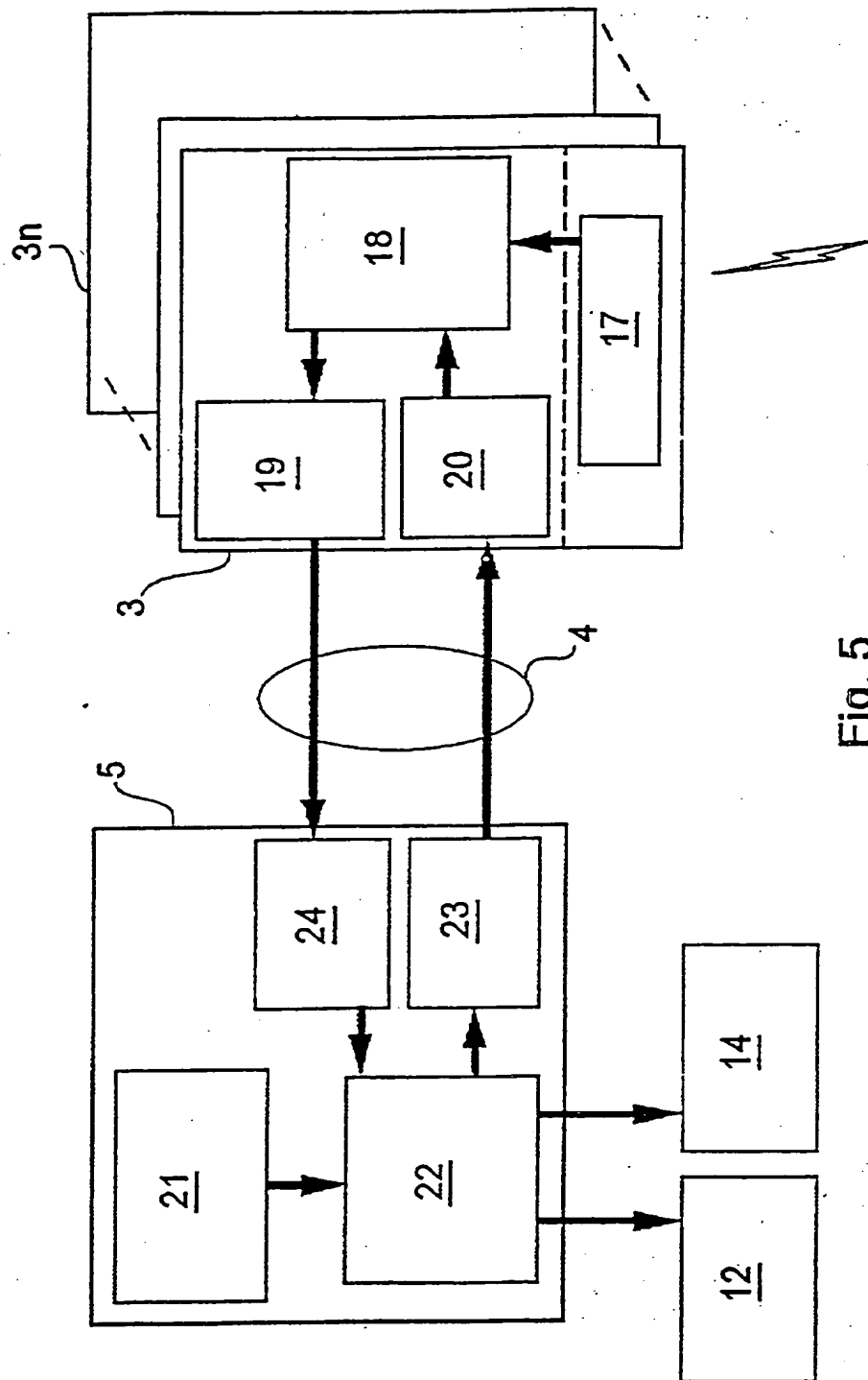


Fig. 5